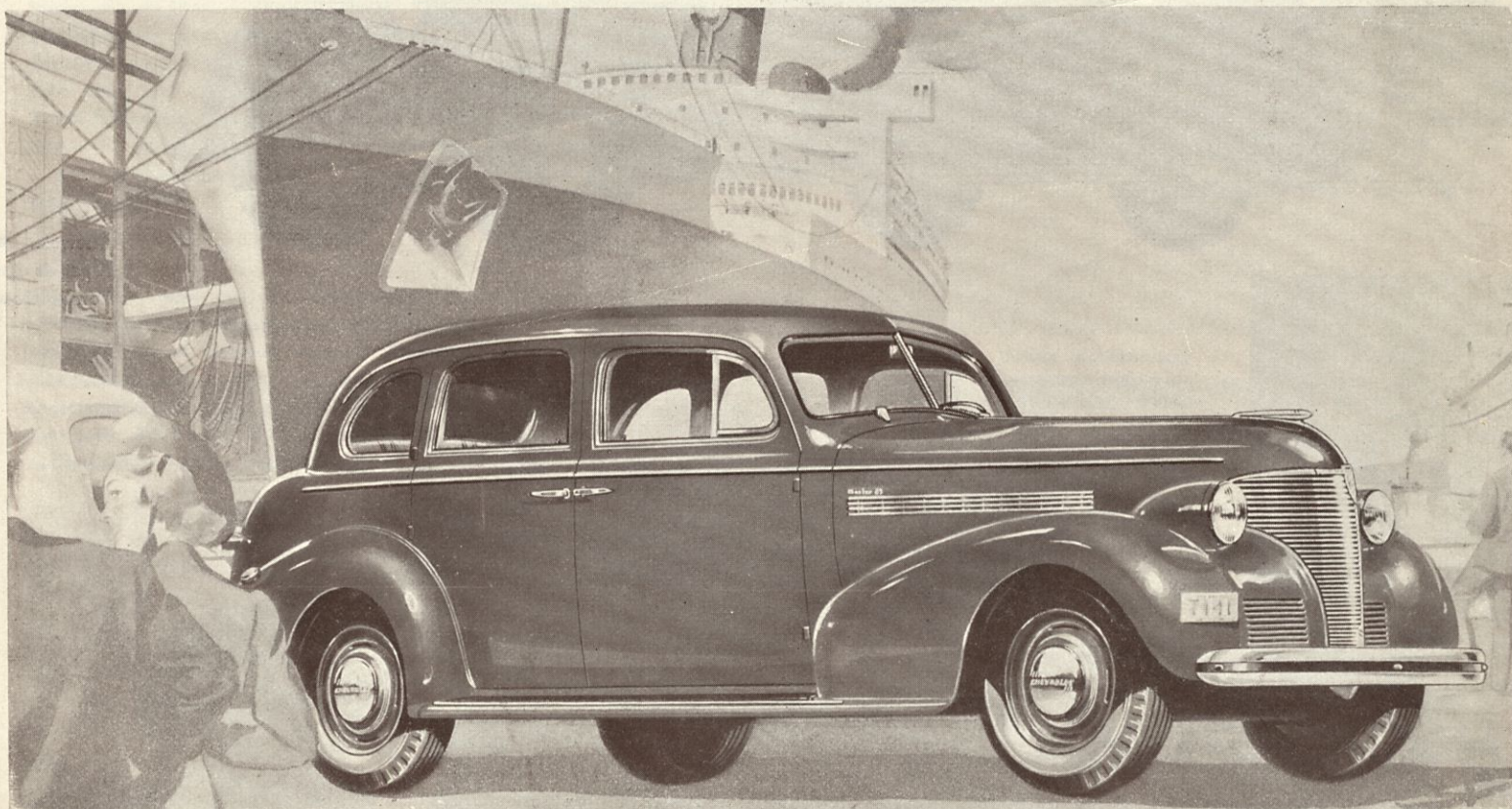
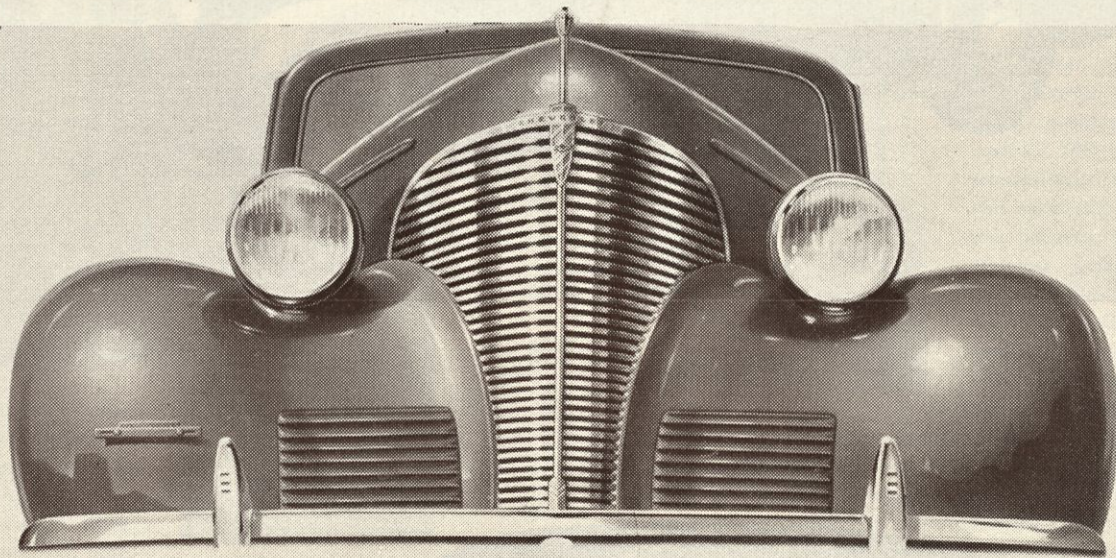
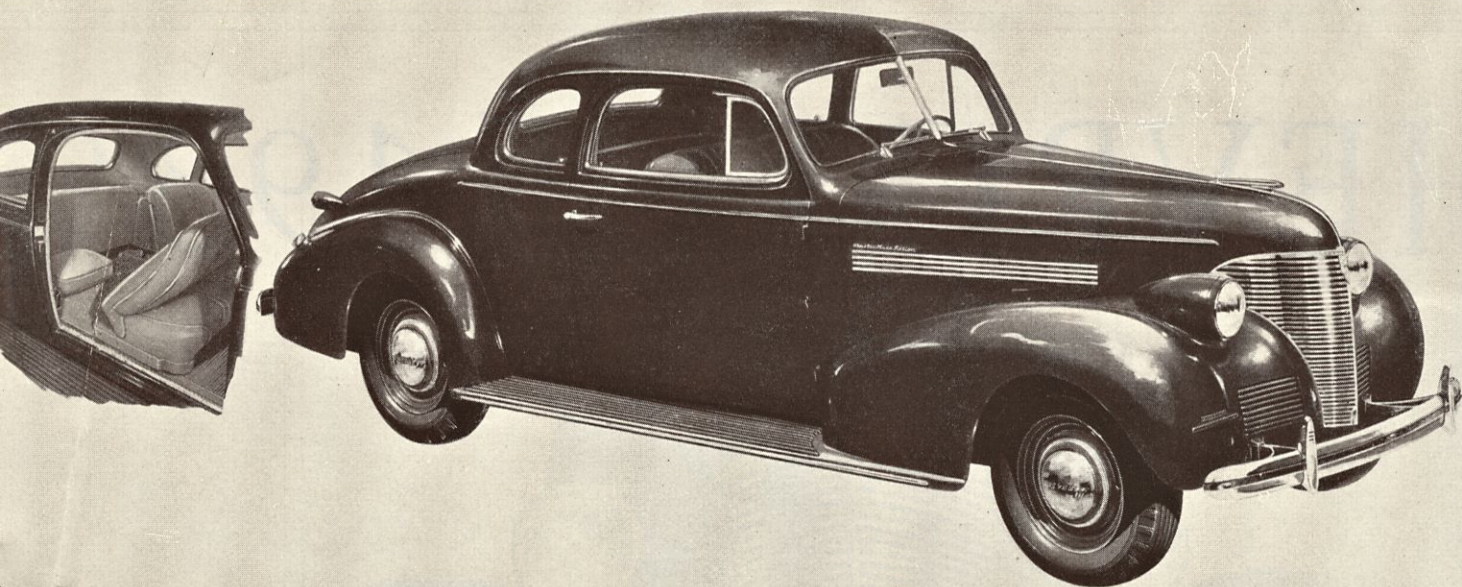


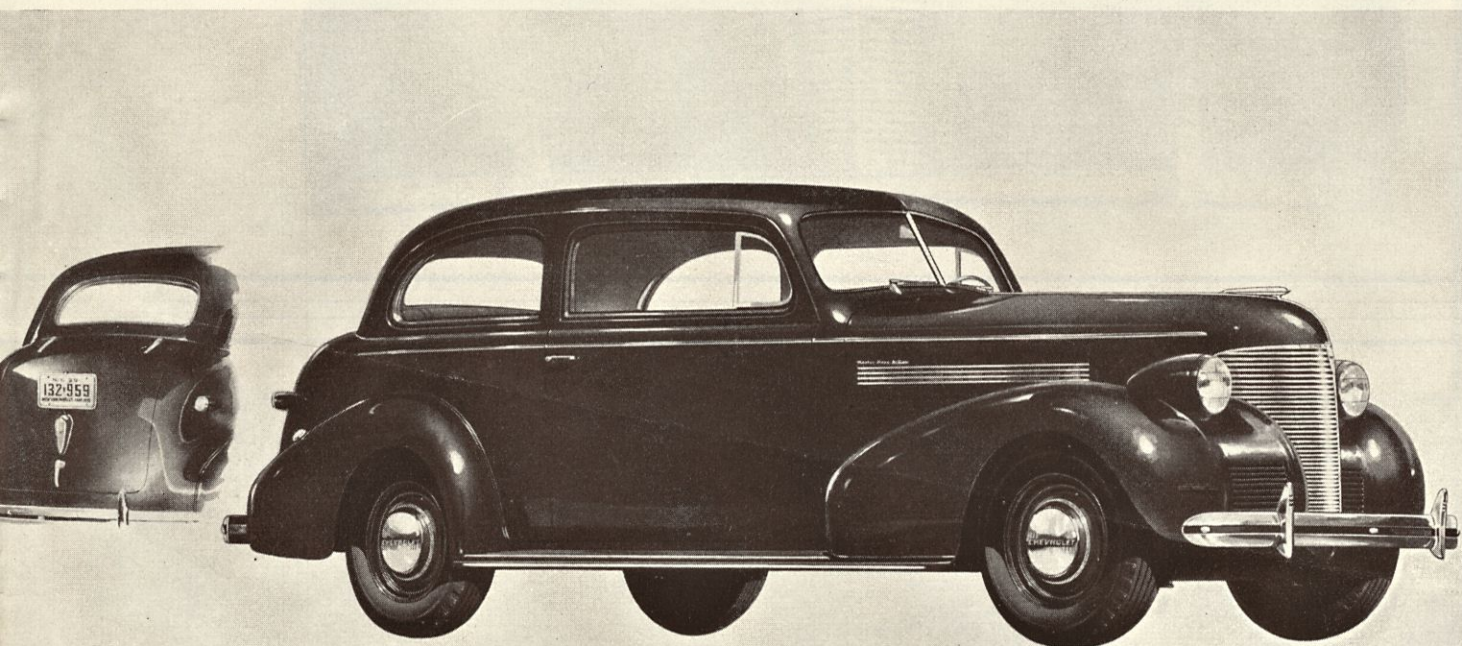
CHEVROLET 1939



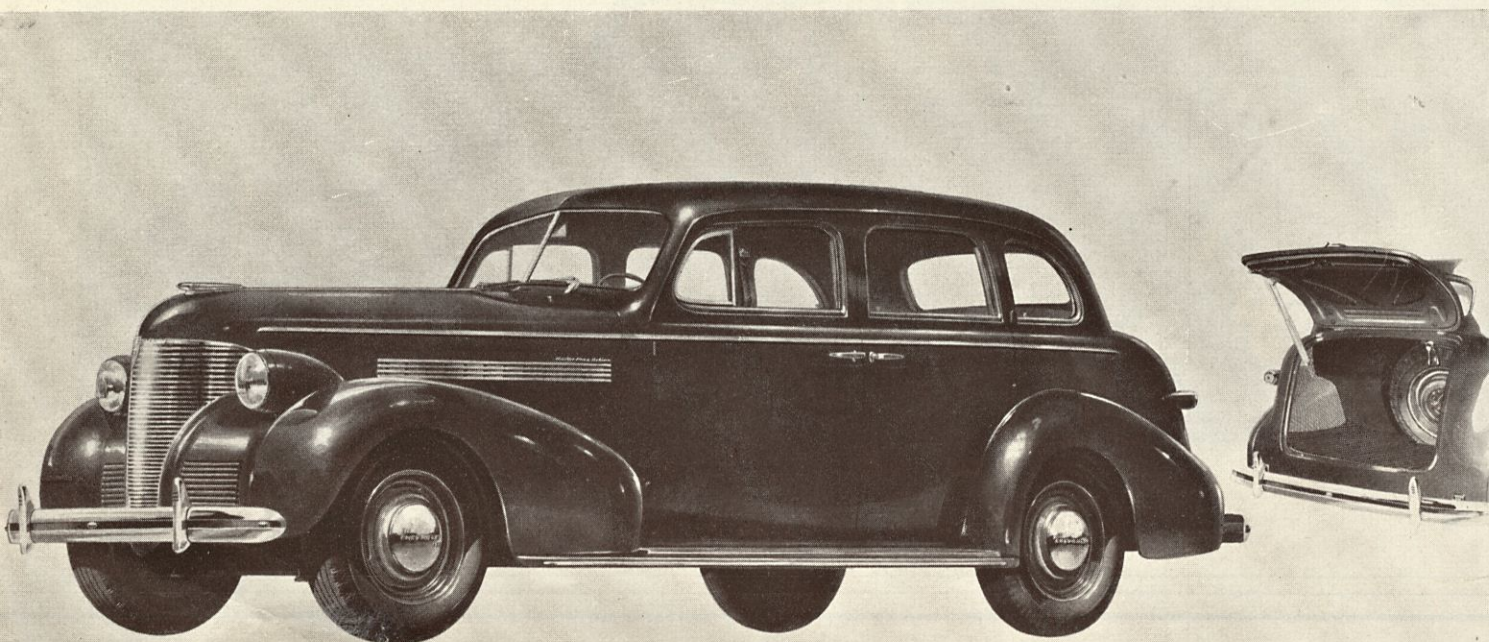
Chevrolet 1939 de Luxe Touring Sedan.



Chevrolet 1939
Super de Luxe
Umpinainen
urheiluvaunu.

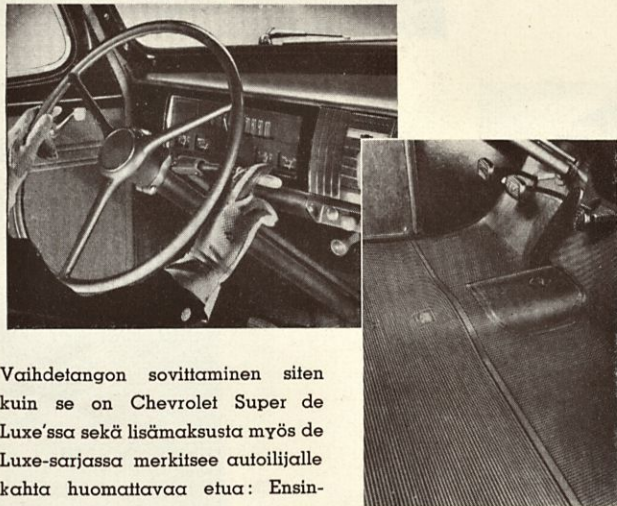


Chevrolet 1939
Super de Luxe
Touring Coach



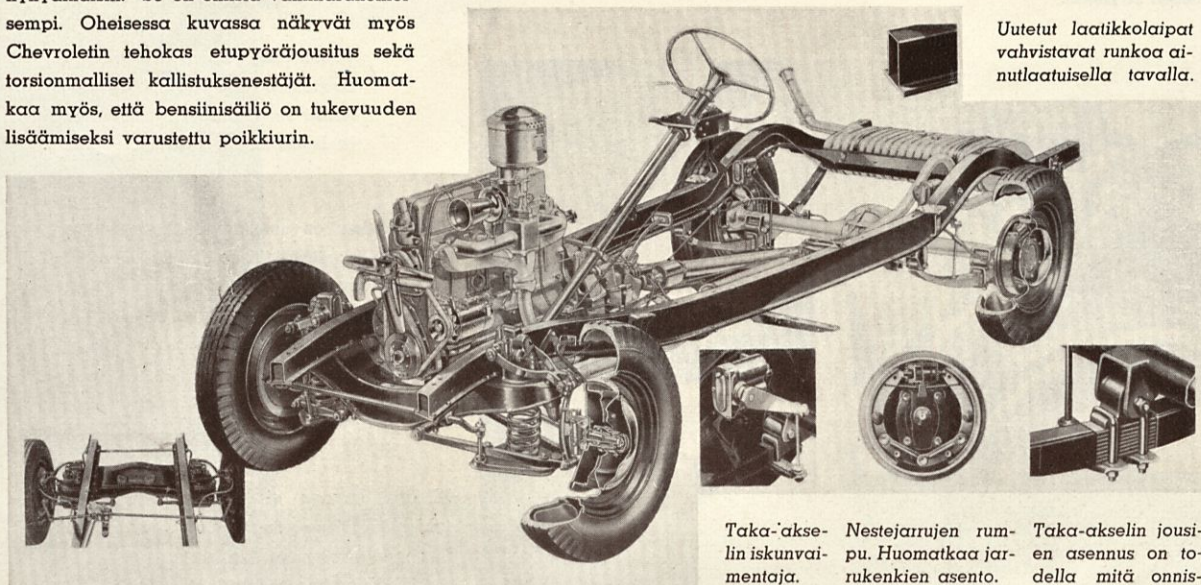
Chevrolet 1939
Super de Luxe
Touring Sedan

Nyt sormenpäin aseteltava ohjauspyörään yhdis- tettu vaihdetanko



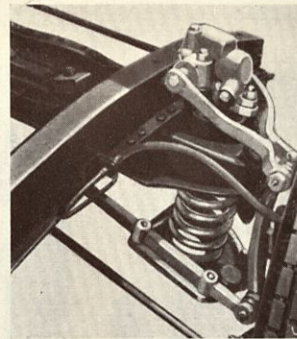
Vaihdetangon sovitaminen siten kuin se on Chevrolet Super de Luxe:ssa sekä lisämaksusta myös de Luxe-sarjassa merkitsee autoilijalle kahta huomattavaa etua: Ensinnäkin vaihdetanko on vain muutaman millimetrin päässä ohjauspyörän reunasta, joten vaihto voidaan suorittaa käytännöllisesti katsoen kättä ohjauspyörästä irrottamatta. Toiseksi vaihdetanko on poistettu etuistuimen edestä lattialta. Käänteentekevän käytännöllisesti suunniteltu Chevrolet Super de Luxe, jossa lisäksi käsijarrutanko on siirretty ylös kojetaulun alle, on tämän johdosta entistä tilavampi. Koska vaihde- ja käsijarrutangot eivät ole esteenä lattialla, voi ohjaajan paikalle helposti nousta sekä auton vasemmalta että oikealta puolelta. Chevroletin uusi, sormenpäin aseteltava vaihdetanko on saava runsaasti ihastuneita ystäviä maamme Chevroletinomistajain keskuudessa. Se on käänteentekevän käytännöllinen ja järkevä uudistus — päinvastaisessa tapauksessa ei sitä oltaisi milloinkaan sovitettu-kaan Chevroletiin.

Chevroletin runko on joka osaltaan mitä nykyaikaisin. Se on entistä vankkarakenteisempi. Oheisessa kuvassa näkyvät myös Chevroletin tehokas etupyöräjousitus sekä torsionmalliset kallistuksenestäjät. Huomattakaa myös, että bensiinisäiliö on tukevuuden lisäämiseksi varustettu poikkiurin.



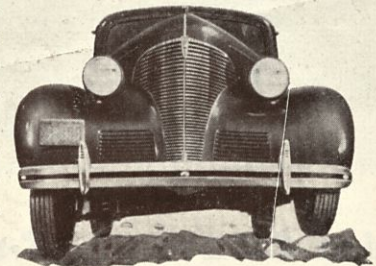
Chevroletin etupyöräjousitus katsottuna takaapäin.

Mielenkiintoisin parannus uusi erillinen etupyörä- jousitus Super De Luxe'ssa

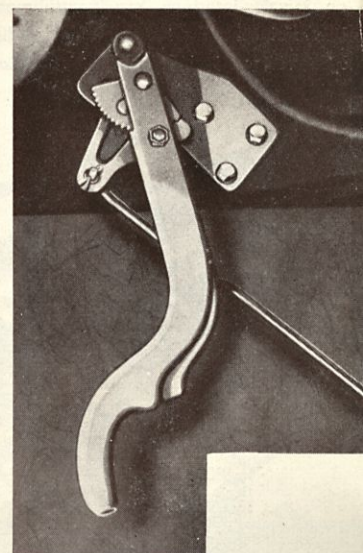


Super de Luxe-mallissa Chevroletissa on tänä vuonna Buick-mallinen etupyöräjousitus. Tätä mainiota, n.s. rengasmenetelmään perustuvaa rakennetta on aikaisemmin käytetty vain General Motorsin kalliimmissa vaunuissa. Uuden etupyöräjousituksen lisäksi Chevroletin jousirakenne on nyt kauttaaltaan samanlainen kuin aikaisemmin vain paljon kalliimmissa

vaunuissa. Se on joustavuudeltaan ja teholtaan entistä parempi. Buick-etupyöräjousituksin varustetulla autolla ajo on miellyttävämpää ja sen ohjaus helpompaa. Sitäpaitsi on tämän jousikoneiston hoito yksinkertaisempaa kuin aikaisempien. Rakennemuutoksen ansiosta etupyörien kiinnitys on 20 kg. kevyempi. Chevroletin runko on sensijaan tukevampi, josta johtuva painon lisä on n. 6 kg. Tunnetusti on eduksi, jos vaunun jousittamattomat osat, kuten pyörät ja akselit sekä näiden kiinnitys saadaan mahdollisimman kevyiksi. Uudistus tässä suhteessa on merkinnyt entistä helpompaa ohjausta ja mukavampaa ajoa. Vaikutukseltaan kaksinkertaiset iskunvaimentajat on sovitettu etuakselilaitteen sisälle, joka puolestaan on varustettu torsionmallisin kallistuksenestäjin.



Uutetut laatikkolaihat vahvistavat runkoa ainoita laatuilla tavalla.



Taka-akselin iskunvaimentaja.

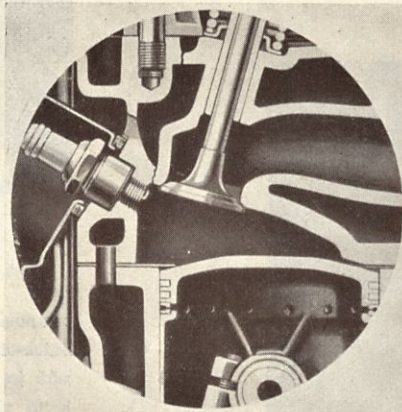
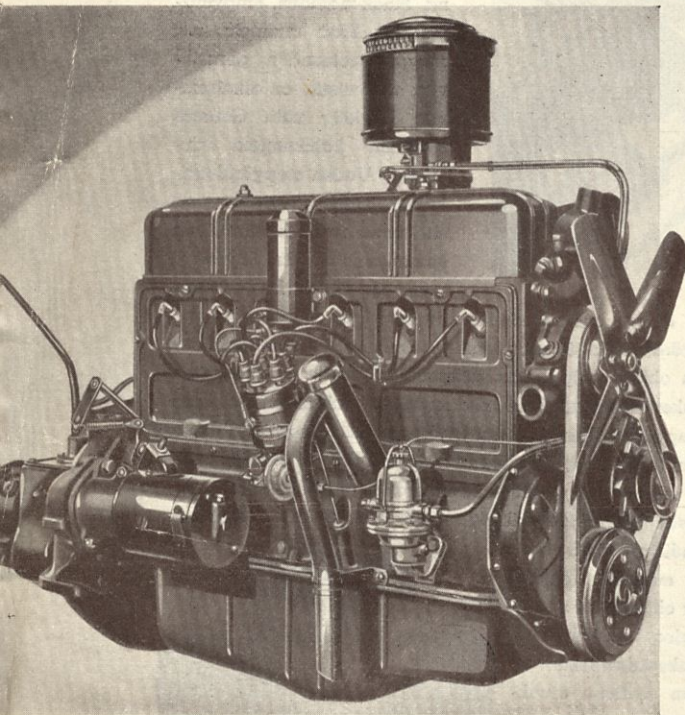
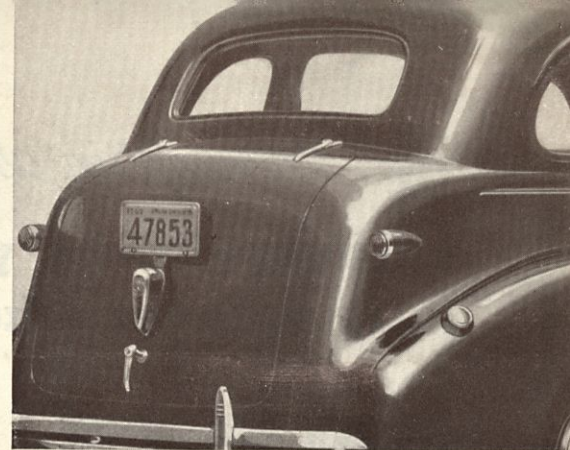
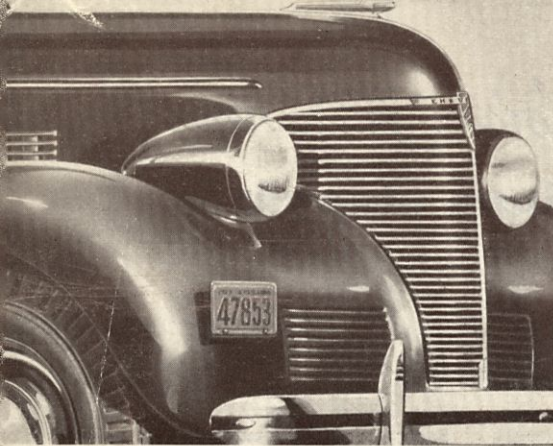
Nestejarrujen rumpu. Huomattakaa jarrukien asento.

Taka-akselin jousien asennus on todella mitä onnistunein.

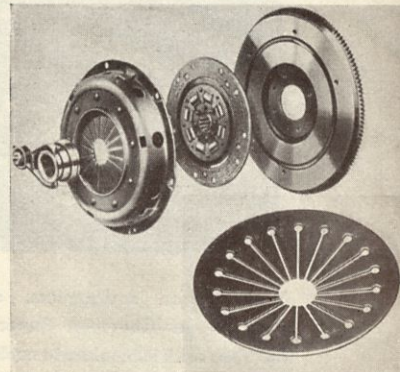
Kojetaulun alle sovitettun käsijarrukahvan lukkolaite toimii kuten pis-toolin liipasin. Jarrutangan liikkeen vaikutuksesta jarruihin huolehtii erikoinen vetotankomenetelmä. Välytykseen ei ole siis käytetty vaijereita tai laattamaisia tankoja.

CHEVROLET

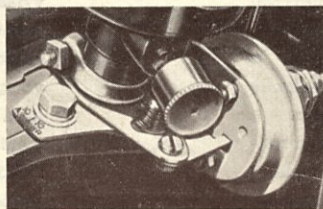
1939



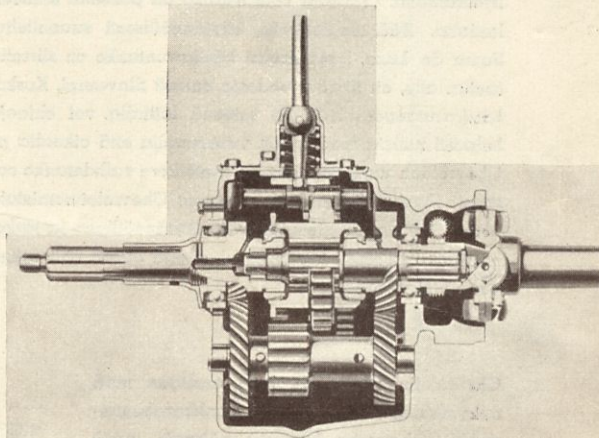
Kansiventtiilimootorissa on ihanteelliset räjähdyskammiot, oikein sijoitetut venttiilit ja lyhyet kaasutiehdyt.



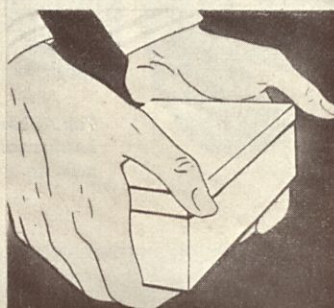
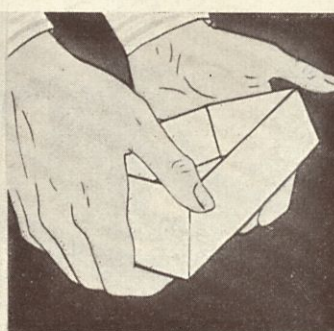
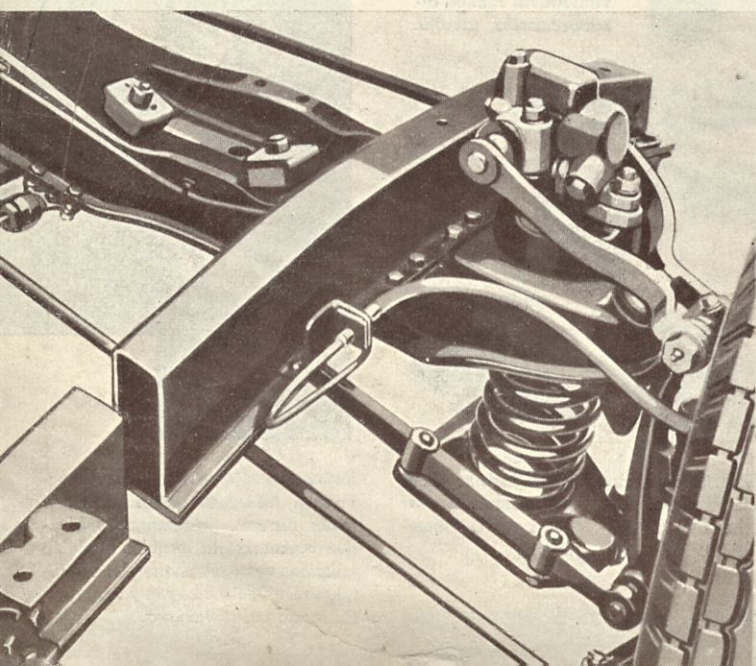
Chevroletin levykytkentä on yksinkertainen mutta tehokas ja kevyt — varpaanpään painalluksilla toteuttava.



Oktaaniasettelulaite mahdollistaa kaasuttajan säädön kunkin polttoainelaadun ominaisuuksien mukaiseksi.



Vankkarakenteinen vaihdelaatikko on kiertäen varustettujen kampiopyöriensä ansiosta käytössä hiljainen — ja luonnollisesti myös synkronisoitu.



Chevroletissa on uutettu laatikko-laipparunko; silmätkää peltilaatikka vasemmalla. Kannetta se on hatara ja taipuisa, kannella varustettuna vankka ja vaima kuten Chevroletin runko.

Mikään kuvaus ei kuitenkaan voi täysin tyhjentävästi selostaa uusien Chevrolet-mallien monia rakenteellisia etuja. Pyytääkää senvuoksi koeajo lähimmältä Chevrolet-myyjältä, jolta samalla saatte kaikki kaipaamanne lisätiedot.